

El paisaje análogo, un sueño urbano de la modernidad

Carlos Verdaguer

Desde el comienzo de la revolución de los transportes, ciertos hombres tuvieron el mérito de reconocer en el deseo de movimiento, de peregrinación o de viaje, un deseo relacionado más con la divulgación de la velocidad que con la divulgación de lo lejano y remoto.

PAUL VIRILIO, *La estética de la desaparición*

La paulatina disolución del concepto de naturaleza propiciada por la ideología de la modernidad ha difuminado a su vez los contornos de la idea de ciudad, preparando el advenimiento acelerado en estos últimos veinticinco años de un fenómeno que, a falta de un término que pueda describirlo más adecuadamente, algunos urbanistas comienzan a denominar simplemente «lo urbano».

Detrás de este fenómeno y como motor fundamental del mismo se alza uno de los principales mitos del progreso, una utopía que hunde sus raíces en los anhelos más literalmente «sobrenaturales» del ser humano: la velocidad. Unido desde siempre a la idea de mercado,

como lo refleja la figura de Hermes, el dios griego del comercio con sus pies alados, el sueño de la velocidad sólo comenzó a hacerse realidad cuando las fuerzas puestas en marcha por la civilización industrial permitieron convertir en movimiento los recursos minerales y los combustibles fósiles almacenados en el planeta, acelerando el flujo de mercancías de un punto a otro del mapa. La posibilidad de vencer al espacio y al tiempo alentada por la capacidad sobrecogedora de extraer de la naturaleza una energía en apariencia inagotable se tradujo en el afán de doblegar definitivamente a la vieja enemiga de la razón, comenzando por el territorio y sus «accidentes». Símbolos del progreso por excelencia, el ferrocarril y la dinamita comenzaron a abrir el planeta sin arredrarse ante ningún obstáculo, creando un modelo de red con el que nunca se atrevieron a soñar los ingenieros constructores de calzadas del Imperio romano, los primeros en imaginar un paisaje homogéneo e isótropo dominado por la movilidad.

Corresponde sin duda a los urbanistas del siglo XIX el mérito de haber sabido expresar de la forma más vigorosa y coherente este sueño del progreso, plasmándolo en una morfología urbana que ha quedado ya para siempre consagrada como la imagen de la ciudad burguesa. Las mallas isótropas de origen militar inauguradas por el barón Haussman en París y propagadas por Sttübben y Cerdá a través de toda Europa como modelo de crecimiento de las ciudades, respondían mucho mejor al sueño progresista y universalista de la nueva sociedad industrial que las contemporáneas propuestas «antiurbanas» de Ebenezer Howard y Raymond Unwin y demás teóricos de la ciudad jardín.

Fue el multifacético ingeniero humanista, creador del moderno concepto de urbanismo y autor de una de las construcciones urbanas más admirables de Europa como es el Ensanche barcelonés, don Ildefonso Cerdá (1815-1875), quien supo expresar con la claridad más aplastante y la mejor conciencia reformista este sueño

isotrópico: «los ferrocarriles y los telégrafos vendrán a uniformar el idioma, las pesas, medidas y monedas» y las naciones europeas «hablarán un solo idioma y serán análogas en sus costumbres». El lema de Cerdá, «rurizar lo urbano, urbanizar lo rural», es la fórmula magistral que condensa este ideal de un «paisaje análogo».

Ya se trate de cuadrículas, mallas radioconcéntricas o ciudades lineales, todos los modelos de crecimiento propuestos a caballo de los dos siglos responden básicamente a esta visión del futuro enunciada por Cerdá, en la que se identifica igualdad con uniformidad, una visión sólo hecha posible por la demolición de las murallas medievales, que había de suponer el principio del fin de la idea de la ciudad-artefacto y el primer síntoma de la extensión imparable de lo urbano.

No obstante, el paroxismo de esta visión homogeneizadora dentro del ámbito de la arquitectura y el urbanismo teóricos llega en la segunda década de este siglo con las propuestas revolucionarias del denominado Movimiento Moderno, expresión máxima de esa fe implícita en que la ideología luminosa del progreso acabaría bariendo por derecho propio los residuos de un pasado entendido como irracional, caótico, sucio, intrincado y sombrío. La diversidad, enfermedad infantil de la historia, desaparecería definitivamente ante el embate higiénico y gimnástico del orden moderno, ya fuera en sus versiones totalitarias o democráticas.

Abrazando con entusiasmo la ideología de la modernidad y convirtiéndose en su más encendida defensora, la arquitectura de vanguardia da un paso más en su alianza con la industria y en su guerra contra la diferencia: el «estilo internacional» enuncia desde su propio nombre la voluntad platónica de crear formas puras, simples y austeras que, ajenas a todo avatar climático y a toda veleidad localista, habían de procurar edificios bellos y semejantes en cualquier lugar del planeta; para conectar estas arquitecturas del *logos*, los adalides del Movimiento Moderno apostaban ya por la versión defini-

tiva de la red isotrópica puesta a punto gracias al automóvil, resultado emblemático del nuevo modo de producción industrializada que no en vano había de recibir el nombre de fordismo. Y así, son de nuevo los arquitectos y los urbanistas los que ofrecen a la sociedad las imágenes más seductoras de sus sueños: las interminables y límpidas geometrías de Le Corbusier y Ludwig Hilberseimer son representadas en bellísimos dibujos sin sombras de los que se ha desterrado prácticamente al hombre, sustituido por máquinas frágiles, ligeras y raudas que recorren entre bloques y torres las amplias avenidas o surcan los cielos primaverales.

Los sueños del Movimiento Moderno, expresados sintéticamente en la Carta de Atenas, un programa supuestamente aplicable en todos los rincones del planeta, habrían de introducir además un elemento esencial para el desarrollo posterior de la arquitectura, por mucho que pareciera contradictorio con la voluntad radicalmente analógica de aquella primera expresión del sueño de la modernidad: definida por Le Corbusier como «el juego sabio y magnífico de los volúmenes bajo la luz», la arquitectura da un paso más hacia la tan deseada autonomía a la que aspira desde el Renacimiento y, por encima de todos los demás sentidos, comienza a rendir tributo exclusivo a la mirada. El ojo flotante heredado de los renacentistas y los iluministas adquiere presencia de pleno derecho en los dibujos de los arquitectos de vanguardia y va cobrando preponderancia frente al signo del sol, el otro referente simbólico que ancla aún dichos sueños en un entorno, aunque sea idealizado.

La acuciante necesidad de viviendas provocada por las destrucciones de la segunda guerra mundial y la posterior explosión demográfica habrían de ofrecer la oportunidad al Movimiento Moderno de empezar a hacer realidad su promesa de homogeneidad urbana en las periferias europeas. Pero es en Estados Unidos, convertida en la potencia hegemónica en lo económico y en lo cultural, donde alcanzan su máxima expresión los mitos de

la modernidad que ya habían comenzado a forjarse en las décadas de entreguerras y que habían ejercido sobre las vanguardias europeas, incluidas las soviéticas, una fascinación sin límites: el rascacielos como signo de la potencia de la iniciativa privada; la autopista, símbolo de la victoria definitiva del hombre sobre el espacio y el tiempo, escenario privilegiado de la libertad individual representada esencialmente por el automóvil y la vivienda unifamiliar; la televisión, triunfo definitivo del alcance omnímodo de la mirada, instrumento definitivo para verlo todo sin desplazarse, la máxima inmovilidad asociada a la velocidad de la luz adquirida por las imágenes.

Todos estos mitos, propios de una sociedad fundamentalmente antiurbana como la norteamericana, contribuyen a la extensión de un modelo disperso basado en la supuesta abundancia de suelo y energía: poderosos centros de negocios altamente densificados a los que se accede rápidamente desde inmensas periferias de viviendas unifamiliares a través de mallas de autopistas entrelazadas por complicados nudos, únicos puntos de concentración material en el territorio extenso que circunda a las ciudades.

Es también en este momento cuando se consolidan las tipologías arquitectónicas asociadas a las redes infraestructurales: la gasolinera, el centro comercial, el aeropuerto, esos espacios sin identidad definidos por Marc Augé como «no-lugares» que pronto habrán de extenderse por todo el planeta. El mito de la carretera como ámbito privilegiado del Viaje Moderno, expuesto paradójicamente desde los márgenes del sistema por Jack Kerouac y sus compañeros *beatniks*, ensalza las cualidades de anonimato, desarraigo y desterritorialización de este modelo como generadoras de libertad.

Dotado del irresistible atractivo de su radical modernidad y su aparente funcionalidad y presentado como inevitable a través de un potente discurso ideológico legitimado por la victoria sobre el fascismo, el modelo

norteamericano retorna a Europa con fuerza renovada a la vez que comienza a sustituir en el denominado Tercer Mundo a las morfologías urbanas coloniales de origen decimonónico.

El crecimiento de las periferias europeas entre los años 40 y 70, basado casi únicamente en la tipología de bloque abierto instaurada por el Movimiento Moderno, se produce así en función de las mallas de anillos concéntricos y vías radiales que comienzan a superponerse a los densos cascos históricos y a invadir los *hinterlands*, según una estrategia de puesta en valor del suelo basada exclusivamente en la accesibilidad y la movilidad del automóvil privado. Las avenidas principales de los ensanches decimonónicos sufren las consecuencias de la lógica de velocidad con que fueron creadas y van siendo reconvertidas en autovías urbanas, olvidado su propósito inicial de convivencia entre el transporte mecánico y el peatonal. La superación del umbral de velocidad imaginado por Cerdá y los urbanistas decimonónicos conduce indefectiblemente a la muerte de la calle como lugar de lo público. Simultáneamente, el propio tejido de los cascos consolidados se ve sometido al proceso de fragmentación del *zoning* y desventrado por la emergencia de las torres de oficinas de los *business districts* y por el empuje de los grandes centros comerciales y de ocio.

En sus versiones alternativas, surgidas en los años 60 en el seno de las vanguardias arquitectónicas y urbanísticas de los países desarrollados, el sueño de la homogeneidad se limita a sustituir las formas de los bloques abiertos por aquellas inspiradas en el vigente optimismo tecnológico: las megaestructuras de los «metabolistas» japoneses, las *walking cities* de los británicos Archigram, la explosión *hightech* en las postrimerías de la década, son algunas de las traducciones emascaradas de la versión más radical del mito del planeta-ciudad, la expresada en los años 50 por letristas y situacionistas en sus propuestas de urbanismo unitario.

Sin embargo, a medida que se extiende realmente

por el planeta y va modificando el paisaje, el paradigma homogeneizador de la modernidad comienza a poner de manifiesto sus contradicciones y su inviabilidad, evidentes ante el mínimo ejercicio de extrapolación: convertido el planeta entero en un paisaje isótropo habitado por seres análogos y dominado por una misma cultura, ¿qué necesidad habría de cualquier desplazamiento? ¿Para qué la velocidad? ¿Para qué el viaje, entendido como indagación, búsqueda y descubrimiento? Y, por otra parte, si la diferencia quedara desterrada, sustituida por la identidad, ¿hacia dónde podría dirigirse la mirada para obtener la menor información? Traducida a los términos del mercado, la homogeneidad total se revela también como un instrumento inadecuado, pues tan sólo la lógica de las diferencias impulsa el flujo de mercancías y trabajo, como lo demuestra la realidad necesariamente dualizada de la ciudad burguesa surgida del primer capitalismo.

Las consecuencias materiales de la extensión descontrolada de este modelo global se hacen patentes con las crisis del petróleo de los años setenta y comienzan a ser objeto de reflexión a principios de los años ochenta: Estados Unidos comienza a asustarse de la anomia, Europa comienza a añorar la ciudad. Mientras tanto, las ciudades del llamado Tercer Mundo, por completo olvidado, van rodeándose de extensos focos de chabolismo producidos por la expulsión hacia las periferias urbanas de una población agraria víctima de un concepto de progreso concebido desde el Norte.

El urbanismo y la arquitectura postmodernas suponen la reacción ante las realidades más palpables generadas por el mito de la homogeneidad. Súbitamente, el Movimiento Moderno y los subsiguientes delirios tecnológicos de los sesenta deben cargar con todas las culpas y la vista se vuelve hacia el pasado anterior, convertido en la panacea. Sin embargo, los intentos de recuperación de la calle y la ciudad tradicional se estrellan contra la lógica económica de un modelo edificado sobre la

noción de velocidad, mientras que el avance al primer plano de los valores simbólicos asociados a la arquitectura sirve únicamente para dar un paso más en el proceso hacia la autonomía iniciado por el Movimiento Moderno. Tras desembarazarse de la molesta tutela de la sociología, la economía y las ciencias sociales en general, la arquitectura puede por fin entregarse en solitario al sueño íntimamente abrazado desde su aparición como disciplina separada: la construcción del decorado de lo real hasta sus más nimios detalles. Por el contrario, despreciado por impotente, el urbanismo va perdiendo progresivamente su estatus y la configuración de lo urbano empieza a convertirse en un subproducto de la arquitectura y de las leyes del mercado.

No obstante, en un momento de euforia económica, los años ochenta conocen una explosión sin límites en el campo de las formas. Olvidados los debates de fondo, el mundo de la arquitectura lleva a sus límites la lógica postmoderna y se dedica a revolver en los estantes del pasado: tardomoderno, deconstructivismo, neofuncionalismo, las modas se suceden, salpicando el paisaje de artefactos rebosantes de «significados». Convertida en mercancía, la diferencia parece por fin haber derrotado a la autoritaria homogeneidad moderna: con el gran supermercado de las formas lleno hasta rebosar, ya nadie tiene por qué temer la monotonía. «Muerte a la uniformidad» es el grito alegre de los años ochenta. El fin de la historia nos depara un gran parque temático lleno de color y animación. No en vano la tipología arquitectónica que representa mejor esta década postmoderna es la del museo, concebido como catálogo de la diferencia al servicio de la mirada.

Paradójicamente, este triunfo aparente de la diferencia no es sino el anuncio más claro de la consolidación definitiva durante la década siguiente del paradigma moderno de la homogeneidad de la mano de los dos nuevos mitos en torno a los cuales se construye el discurso dominante de cara al siglo XXI: lo inmaterial y lo

global, extrapolaciones lógicas de la mirada y la velocidad.

Producto de estos dos mitos enhebrados en torno a la idea de red y liberado definitivamente de la tensión bipolar impuesta por la guerra fría, el nuevo paisaje que se pretende construir está más cerca que nunca del sueño descrito por Cerdá: un planeta surcado por mallas materiales de autopistas, pasillos aéreos y vías ferroviarias de alta velocidad y envuelto en una tupida red de ondas inmateriales, en el cual las ciudades serían tan sólo los nodos de alta concentración de un territorio enteramente urbanizado y convenientemente fragmentado en regiones superespecializadas al servicio mutuo de todo el planeta. Fundamentalmente idénticos, estos nodos-ciudad estarían revestidos del prestigio de la diferencia representada por sus cascos históricos remozados y acordonados para convertirlos en relucientes parques temáticos. Este simulacro de diferencia, unido a la división planetaria de funciones, justificaría el flujo entre nodos a través de aquellas vías preestablecidas para tal fin. Así pues, también el viaje tendría cabida en esta visión. De este modo, se consigue lo mejor de los dos mundos, manteniendo incólume el sueño de homogeneidad a través de una versión más sofisticada del mismo.

Dispuesta a acompañar a la modernidad en su último viaje en pos del mercado global, un trayecto presentado como inevitable por el pensamiento único*, la arquitectura no duda en avanzar en su proceso de desmaterialización, afanosa en su renuncia a todo lo que la liga al lugar, la materia y la presencia. Para mejor servir a la mirada y a la velocidad, se esfuerza en convertirse en signo, fácilmente reproducible y transmisible a través

* Término acuñado por Ignacio Ramonet para designar «el nuevo evangelio» que «traduce en términos ideológicos pretendidamente universales los intereses de un conjunto de fuerzas económicas, en particular las del capital internacional» (Ignacio Ramonet, «El pensamiento único», *Le Monde Diplomatique*, enero de 1995, edición española, mayo de 1996).

de las redes inmateriales. Las metrópolis del mundo desarrollado compiten por poseer muestras de esa arquitectura-signo, sea cual sea su función. Poseída por un frenético «síndrome de la torre Eiffel», aquel monumento vilipendiado en su tiempo que se convirtió luego en símbolo por excelencia de la ciudad, la arquitectura moderna se esfuerza, jaleada por los medios, en crear monumentos a la vez vanguardistas e imperecederos a una velocidad acorde con la de los vaivenes del capital financiero en su busca de centros de poder. Los *Grands Travaux* con los que el presidente François Mitterrand trata de situar París a la altura de las ciudades globales, Nueva York, Londres y Tokio, son la expresión más paradigmática de esta simbiosis entre arquitectura y poder, pero ninguna ciudad escapa al proceso: Barcelona ya tiene su «Meier», su «Foster», su «Isozaki», su «Calatrava», y es esa circunstancia la que mejor simboliza su posición dentro de la red mundial.

Otras corrientes de la arquitectura tratan de hacer literal el proceso de desmaterialización y aspiran a convertirse en pura luz*, compitiendo vanamente con sus variantes virtuales e infográficas. En el otro extremo, las corrientes que tratan de recuperar las cualidades matéricas de la arquitectura, como la «nueva simplicidad» berlinesa o el minimalismo suizo, lo hacen con el envaramiento y la rigidez de una disciplina que se niega a renunciar a su adorada autonomía, y el resultado son también escenografías al servicio de la mirada, por mucho que se revistan de falsa austeridad.

Por otra parte, fascinados por la escala sobrehumana de las redes infraestructurales, por la propagación aparentemente imparable de los no-lugares, los archi-

* La exposición «Light Construction», celebrada en 1995 en el MOMA de Nueva York, y donde la palabra *light* se usa en su doble acepción de ligereza y luminosidad, representa la síntesis mediática de estas corrientes. Terence Riley, «La piel que brilla», *Arquitectura Viva* número 44, septiembre-octubre 1995.

tectos-estrella acuden con entusiasmo a la llamada del mercado o el Estado para lanzarse al diseño de estaciones, aeropuertos y centros comerciales, dudando entre dotarlos de identidad y «humanizarlos» o hacer, como Rem Koolhaas, un apostolado de la no-identidad y la deshumanización, convirtiendo sus proyectos deliberadamente «anónimos» en la más identificable y las más rentable de las firmas, aplaudida por los medios especializados por su «radicalidad a la altura de los tiempos».

Sin embargo, si la expresión primera del paisaje análogo pudo mantenerse prácticamente idéntica e incluso verosímil como meta durante más de un siglo desde su primera enunciación por los urbanistas decimonónicos hasta la constatación de su fracaso último hace veinticinco años, el nuevo ideal de la Aldea Global está experimentando un palpable desgaste a veinte años escasos de sus primeras descripciones. La aceleración de los acontecimientos y la historia de que habla Baudrillard, producto directo del mito de la velocidad, pone ya muy en evidencia sus contradicciones.

Detrás de todas ellas se alza una constatación cada vez más palpable: en la conspiración de la mirada y la velocidad contra el lugar, este último tiene asegurada por siempre la victoria, aunque el precio de la pugna sea muy alto. La representación acaba siempre convirtiéndose en una nueva forma de presencia. Y así, en este paisaje ideal dominado por el mito de lo global, son las manifestaciones locales las que acaban impregnando lo real. Cada embate de lo global convertido en ideología no ha hecho sino generar nuevas formas de lo local, en un proceso que se ha venido repitiendo en todo episodio imperialista o colonial a lo largo de la historia, desde la fragmentación en dialectos de las lenguas francas hasta la formación de culturas autóctonas a partir de la hibridación y el mestizaje.

Lo global, pues, es un concepto tan vago en su contenido como el de lo inmaterial, pero ambos tienen la

función ideológica clara de ocultar las transformaciones muy *locales* y muy *materiales* que produce sobre el territorio la extensión de un modelo concebido desde el inicio en función del traslado rápido de la mercancía.

El peligro no está, por tanto, en la posibilidad de creación de un paisaje homogéneo, anónimo y monótono, en la disolución del espacio y el tiempo, en la reducción de las distancias y en la miniaturización del planeta. Pues, fuera del reino de lo metafórico, el espacio tiene una testaruda tendencia a mostrarse euclidiano dentro del ámbito en el que se desarrolla la esfera antropológica, del mismo modo en que la materia y la energía insisten cansinamente en responder a las vetustas leyes de la mecánica y la termodinámica clásicas, y el organismo humano sigue sin superar de forma apreciable las fechas de caducidad impuestas a nuestros ancestros. Y así, hasta el más pequeño tramo de autopista tiene unas cualidades materiales muy palpables y puede ser el lugar donde una vida humana se extinga de forma muy real. Hasta el más anónimo no-lugar comienza a adquirir una identidad muy determinada en cuanto se inicia su andadura como escenario de lo social y en cuanto los avatares geográficos y climáticos comienzan a hacer mella en él. Hasta la más «inmaterial» y veloz de las redes informáticas demuestra que precisa de un soporte físico muy material cuando la temida avería hace acto de presencia y hasta el más avezado internauta tiene que salir de su éxtasis virtual para comer e ir al lavabo.

Del mismo modo, la capacidad de asimilar información del cerebro humano y el tiempo necesario para que una colectividad tome decisiones importantes con respecto a su organización y su futuro no aumentan proporcionalmente con la velocidad a la que la información pueda viajar a través del espacio-tiempo. Las decisiones las siguen tomando personas en espacios físicos muy reales dotados de todos los atributos del poder y siguen imponiéndose sobre el territorio mediante el uso de herramientas de destrucción de eficacia muy material.

Algunos de los nuevos paradigmas ecológicos y filosóficos nos permiten entender en parte las leyes presentes tras esta constatación: todo intento por parte del hombre de superar umbrales dentro de un campo específico sin tener en cuenta el entorno del mismo se salda indefectiblemente con una reducción de los umbrales en los campos asociados, que son, en definitiva, todos los demás. Y así, toda concentración de energía, materia o poder de decisión por encima de determinados límites en un lugar determinado, conlleva irremediabilmente una reducción de esas mismas magnitudes en otros lugares tan reales como el primero; todo intento de acortar las distancias largas no hace sino alargar las distancias cortas. Y así el paisaje de este final de siglo dista mucho de ser análogo y nunca podrá serlo. El sueño moderno de la homogeneidad es literalmente una utopía, porque es ajeno por completo a la idea de lugar.

Aunque puedan ser descritas como meros episodios de esa segunda naturaleza construida que es lo urbano, las ciudades no han muerto sino que siguen existiendo, convertidas en gigantescos sumideros de energía y recursos, efervescentes volcanes de residuos, decorados inmensos en los que se desarrolla el drama complejo de lo social, con sus secuelas nada virtuales de exclusión y dualización. Entendidas como artefactos, las ciudades siguen, pues, manteniendo los rasgos que tanto fascinaron y horrorizaron a Poe y De Quincey, a Benjamin y a Döblin, a Breton y a los situacionistas. Pueden seguir siendo descritas en términos urbanísticos, sociológicos, antropológicos o poéticos y siguen ofreciendo ocasiones para infinitos itinerarios y «derivadas», aunque los auténticos herederos de los *flâneurs* de Baudelaire y de los paseantes surrealistas y letristas sean hoy las legiones crecientes de *homeless* y marginados que constituyen el denominado Cuarto Mundo.

Entendidas como nodos de una red grabada al fuego sobre la geografía del planeta, las ciudades aparecen como puntos de concentración en esos mapas revelado-

res en los que se han traducido las distancias espaciales a términos temporales en función de la velocidad a que es posible recorrer la distancia entre los diversos puntos geográficos. Deformados e irreconocibles, los contornos de los países se convierten en estos mapas en la expresión más gráfica de las nuevas relaciones de poder: hiperdensos, diminutos y pegados unos a otros, los países más poderosos contrastan con las enormes extensiones de aquellos en los cuales tan sólo unos puntos dotados de valor estratégico se aproximan elásticamente a la metrópolis, escapando a la deformación centrífuga que envía su fronteras a confines más remotos de los que indican sus verdaderas coordenadas geográficas. Si se introdujera una variable tridimensional, la imagen resultante sería una ilustración del verdadero carácter de la «aldea global»: una apretada malla de nodos y filamentos entre los cuales algunos enormes pozos o agujeros negros representarían aquellos ámbitos desprovistos de todo valor estratégico y, por tanto, no merecedores de recibir el maná sagrado de la velocidad y la mirada.

La superposición de las ideas de ciudad-artefacto y ciudad-nodo nos permite restituir una caleidoscópica imagen global en la que siguen reinando el lugar, la presencia y la diferencia. Por otra parte, en este mapa, pese a las pretensiones de la ideología arquitectónica, la arquitectura no juega más que un papel secundario: cuanto más estridentes son sus gritos por llamar la atención sobre sí misma y mayores sus ínfulas de globalidad, más patente queda su función de mera servidora del mercado y más se borra su presencia en la cacofonía del paisaje. No son, pues, la homogeneidad ni la desaparición del lugar los peligros que asoman tras los mitos de lo global y lo inmaterial, sino la destrucción innecesaria y prematura de algunas formas consolidadas de entender lo local o su sustitución por otras nuevas a una velocidad y con una magnitud mayores de las que puede asimilar cualquier colectividad humana. La víctima de la extensión acelerada del mito del paisaje análogo no es,

por tanto, el lugar; haciendo una paráfrasis de la ley de la conservación de la energía, podría decirse que los lugares no se crean ni se destruyen, sino que tan sólo se transforman, y ninguna transformación puede convertir en verdaderamente iguales dos lugares.

La verdadera víctima, sin embargo, es la memoria, que requiere plazos de restitución muy largos para que se produzca una nueva comunión del tiempo con el lugar. Y es precisamente el tiempo a la escala antropológica lo que puede convertirse en un bien escaso ante el embate de un modelo que rechaza el concepto de límites y umbrales.

C. V.

